

## Laufmaschinen und Tretkurbel-Velocipede



## Laufmaschinen und Tretkurbel-Velocipede

von Frank Papperitz, Pirna

**In keiner anderen Stadt wird über so viele Produzenten berichtet wie in Dresden. Über acht namentlich genannte Hersteller von Laufmaschinen, nebst Abbildungen und Bemaßung der Reisemaschine des Wagners Schwalbach, berichten die „Miscellen zur Belehrung und Unterhaltung“, eine Beilage des DRESDNER ANZEIGERS, am 28. November 1817.**

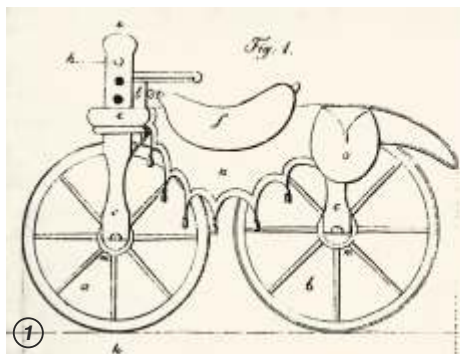
In der Beilage liest man folgenden Text: „Diese Erfindung, welche in der Mannheimer Gegend durch dargelegte Proben sich bewährt und daselbst nicht wenig Aufsehen erregt hatte, wurde auch hier mit aller Aufmerksamkeit beachtet und nach jener, in den Leipziger Zeitungen nur kurz angegebenen Beschreibung, zum Theil auch nur nach Hörensagen, verfertigten mehrere hiesige Herren Technologen, von welchen mir z. B. der Mechanikus Bertoldi, Hofsattler Eule, Mauermeister Spieß, die musikalischen Instrumentenmacher Stange und Schreiber, ingeleichen

der Wagner Krüger und der Sattler Lange bekannt worden sind, mit mehr oder weniger günstigem Erfolge, ähnliche Maschinen und machten zum Theil damit Reisen von mehreren Stunden.“ /1/ In weiteren Meldungen des DRESDNER ANZEIGERS sowie der DRESDNER ABENDZEITUNG wird ausführlich über das lokale Draisinenwesen berichtet und lamentiert. /2/

Die Laufmaschine muss in Dresden (etwa 50 000 Einwohner) und auch in Leipzig (etwa 35 000 Einwohner) weit verbreitet

Bei diesem Stich handelt es sich möglicherweise um den oberen Teil eines Werbeblatts von Wagner Schwalbach. Dieser fertigte seit Herbst 1817 in der Pirnaischen Vorstadt, Neuengasse No. 246, Draisinen.

gewesen sein. Das bezeugt auch eine Akte der sächsischen Wagnerinnung /2/, die von Streitereien unter Dresdner Draisinenherstellern zum Jahreswechsel 1817 auf 1818 berichtet. Die Innungsmitglieder Meister **Johann Friedrich Krüger** und Meister **Johann Friedrich Schwalbach** beklagen die „in Menge gefertigten und verkauften“ Draisinen der innungsfremden Instrumentenmacher **Christian Gottlob Stange** und **Johann Benjamin Schreiber** sowie Mechanikus **Anton Bertoldy**. Abschlägig beschiedenen wurde auch ein Patentgesuch Karl von Drais vom 10. Dezember 1817 an den sächsischen König. In der Antwort vom 17. Dezember 1817 lesen wir als Begründung, dass „...eine beträchtliche Anzahl solcher Laufmaschinen hier und in Leipzig bereits gefertigt und abgesetzt worden ist...“. /3/ Es waren



also keinesfalls nur einzelne Laufmaschinen, die in der Stadt gefahren wurden.

Zeitgenössischen Abbildungen und Beschreibungen zufolge unterscheiden sich die Laufmaschinen aus Dresden gegenüber der Drais'schen Konstruktion durch eine einfachere Steuerung sowie ungleiche Laufräder. Das größere Hinterrad mag eine Reminiszenz an den Kutschenbau gewesen sein und war keineswegs typisch sächsisch. Schwalbachs Maschine war bereits mit einem höhenverstellbarem Sattel ausgestattet, die Armauflage ebenso. Die Notwendigkeit des höhenverstellbaren Lenkers löste man in Dresden durch übereinander liegende Bohrungen im Steuerkopf, in welche die Lenkstange beliebig eingesteckt werden konnte (Abb. 1) oder gleich durch zwei übereinander angeordnete Lenkstäben (Abb. S. 4). In Sachsen sind mir zwei originale Laufmaschinen bekannt. Die Maschine im Motorrad- und Technikmuseum in Großschönau (Abb. 2) erinnert mich an diesen Text: „*Sehr bequem eingerichtet ist der Sitz bei den Fahrmaschinen des Dresdner Instrumentenmachers Stange, wobei das Kissen auf ausgespannten Gurtbändern ruhet.*“ <sup>/4/</sup> Eine technisch sehr aufwändige Laufmaschine mit höhenverstellbarem, in Metallbügelfedern aufgehängtem Sattel und einem Parallelogramm zur Stabilisierung der Vordergabel steht im Stadtmuseum Anna-Buchholz. (Abb. 3)

Auf Laufmaschinen wurden in der Region auch größere Strecken zurückgelegt, wovon verschiedene Zeitungen ab Frühjahr 1818 berichteten. „*Draisinen. Wir meldeten bereits, daß diese Fahr- oder (Lauf-) Maschinen in Sachsen schon stark im Gebrauch sind. Vor Kurzem wurde auf einer solchen Draisine der Weg von Dresden nach Leipzig, der dreyzehn deutsche Postmeilen beträgt, in sieben Stunden zurückgelegt.*...“ <sup>/5/</sup> Eine erstaunliche Leistung. Legt man die tatsächliche Entfernung beider Städte von 118 km zu Grunde, kann nur die kursächsische Postmeile mit 9 062 m gemeint sein.

Der Laufmaschine erging es in Sachsen nicht anders als in ganz Europa. Sie wurde zwar nicht ganz vergessen, aber behördliche Willkür, Fahrverbote in zahlreichen Städten und anderes Ungemach („*Bei Leipzig sind die Draisinen jetzt schon, wie jeder anderer Karren, dem Chausseegeld unterworfen.*“ <sup>/6/</sup>) verhiinderten zunächst eine Weiterentwicklung dieser großartigen „*Idee auf zwei Rädern*“. Der Triumphzug der Eisenbahn prägte die folgenden Jahrzehnte.

Mit dem Bekanntwerden des Trekkurbel-Velocipedes brach ab 1868 auch in Deutschland eine neue Fahrradbegeisterung aus. Zahlreiche handwerklich gefertigte „Knochenschüttler“ belegen dies in vielen Heimatmuseen. In Dresden warben 1869 mindestens fünf Anbieter um die Gunst der Kundschaft.

Die Starterliste des Velociped-Wettreitens in Altona am 10. September 1869 führt den Kaufmann Heinrich Voss auf einem Velociped des Dresdner Velocipedfabrikanten **Thomas** auf. <sup>/7/</sup> Die Velocipedfabrikanten **Voigt & Qwäck** (Abb. S. 28) annoncierten am 5. Juni 1869 und noch am 9. April 1870. Am 12. Juni 1869 bietet auch die Nähmaschinenfabrik **Otto & Rieding** Velocipede an. <sup>/8/</sup> Erhalten ist außerdem ein Velociped von **C. Eiser** (Abb. 4 und auf S. 24). Interessant und



„C. Eiser Dresden“ ist auf ein Messingschild graviert, welches auf der Blattfeder aufgenietet ist.

einst zukunftsweisend war die Fabrik von Velocipedes **Carl Reinsch**. Sie gibt als Ursprungsjahr 1859 an und wirbt 1905 als „*Älteste und grösste Windmotorenfabrik des Continents*“. Ein handwerklich gut gearbeitetes Reinsch-Velociped ist in Schwerin zu besichtigen (Abb. S. 27). Bis

1878 wird dann aus Sachsen nichts Neues gemeldet. Keine der genannten Velocipedmanufakturen dürfte den Sprung zum Hochradhersteller geschafft haben.

Ich bedanke mich besonders bei Hans-Erhard Lessing, Matthias Kielwein und dem ADFC Sachsen für ihre vorhergegangenen Recherchen.

#### Anmerkungen

- /1/ Autor war vermutlich der Arzt und Amtspophysikus Carl Gustav Erdmann; Quelle: ADFC Sachsen
- /2/ H.-E. Lessing: Automobilität, S. 212 ff, Maxime-Verlag 2003
- /3/ Akte der Wagnerinnung 1818, Staatsarchiv Dresden; Transkription Rolf Leonhardt ADFC Sachsen, Korrektur und Ergänzung Matthias Kielwein
- /3/ Akte der Wagnerinnung 1818 sowie Patentgesuch Drais 1817, Staatsarchiv Dresden; Transkription Rolf Leonhardt ADFC Sachsen sowie Matthias Kielwein
- /4/ Miscellen vom 2. Januar 1818, Nachdruck im „National-Calender für die Gesamte Österreichische Monarchie auf das Jahr 1819“
- /5/ aus „Gemeinnützige Blätter zur Belehrung und Unterhaltung“ vom 31. Mai 1818, Seite 351. Ein früherer Bericht zu der Fahrt erschien am 24. Mai 1818 im „Österreichischer Beobachter“ auf Seite 784.
- /6/ aus „Österreichischer Beobachter“, 24. Mai 1818, Seite 784
- /7/ Matthias Kielwein: Velocipedrennen und Clubs in Deutschland: Erste Ansätze um 1869, in: Der Knochenschüttler Nr.35, 2005, S.7ff
- /8/ Matthias Kielwein: Velocipede in Deutschland: Fabrikanten und Händler 1868 bis 1870, in: Der Knochenschüttler Nr.37, 2006, S.2ff

#### Abbildungsnachweis

Abb. S. 4: Originalstich, nachträglich koloriert; Abbildung mit freundlicher Genehmigung des Germanischen Nationalmuseums Nürnberg, Zeichner war nach Aussage des Museums vermutlich Christian Friedrich Sprinck.

Abb. 1: Laufmaschine von Schwalbach, Abb. in den Miscellen vom 28. November 1817

Abb. 2, 3 und 4: Fotos Frank Papperitz